ITALIANO

ENGLISH

FRANÇAIS

DEUTSCH

ESPAÑOL

VALIANT

Manuale del proprietario

Owner's Manual

Manuel du propriétaire

Besitzer Handbuch

Manual del propietario

CE

Volume 1

Volume1 – Tome1 – Teil1 – Tomo1

INTRODUZIONE

Grazie per aver acquistato un'imbarcazione pneumatica prodotta da Arimar S.p.A,
congratulazioni per l'acquisto effettuato. Questa imbarcazione pneumatica è il risultato della grande esperienza Arimar nella produzione di battelli pneumatici e articoli nautici in genere.
Il presente manuale contiene informazioni utili per l'utilizzo del mezzo, pertanto prima di utilizzare la Vostra imbarcazione leggetelo attentamente per acquisire familiarità con la stessa.
Se questa è la Vostra prima imbarcazione, oppure se state passando ad un tipo d'imbarcazione che non conoscete, per Vostra comodità e sicurezza assicurateVi di aver acquisito esperienza di gestione e di esercizio prima di assumerne il comando.
Il Vostro rivenditore o la federazione nazionale velica o yacht club saranno lieti di darVi suggerimenti sulle scuole nautiche locali oppure su istruttori competenti.

ITALIANO

INDICE

1 Segnaletica di sicurezza

2 Tecnica

2.1 Glossario Tecnico
2.2 Categorie di progetto e limiti di utilizzo
2.2.1 Scala Beaufort
2.3 Interpretazione della builder plate
2.4 Targa di identificazione scafo ISO10087 (CIN)

3 Sicurezza

3.1 Gonfiaggio dell'imbarcazione pneumatica
3.2 Scelta del motore e sua installazione
3.3 Elementi di navigazione e sicurezza
3.3.1 Rifornimento
3.3.2 Incendio
3.3.3 Allagamento/imbarco di acqua
3.3.4 Carico a bordo
3.3.5 Sicurezza in mare
3.3.6 Condotta dell'imbarcazione con cattivo tempo
3.3.7 Elementi di conduzione dell'imbarcazione pneumatica
3.3.8 Utilizzo dei mezzi di salvataggio
3.4 Manutenzione
3.5 Anomalie e Rimedi

4 Garanzia e Assistenza

4.1 Condizioni generali di garanzia
4.2 Sevizio assistenza
4.3 Note

Norme di riferimento:

- **ISO 10240**
  Norma relativa alla stesura del Manuale del Proprietario

- **Direttiva 94/25/CE come modificata dalla direttiva 2003/44/CE**

1 Segnaletica di sicurezza

Il manuale contiene le informazioni per la protezione degli utilizzatori e del materiale.
I simboli sotto riportati avvertono dei pericoli insiti nelle diverse situazioni.

	PERICOLO	Un avviso di questo genere indica l'esistenza di un grave rischio, che ha alte probabilità di causare morte o un grave infortunio, se non vengono adottate le dovute precauzioni.
	AVVERTENZA	Un avviso di questo genere indica l'esistenza di un grave rischio, che potrebbe causare infortuni o morte, se non vengono adottate le dovute precauzioni.
	ATTENZIONE	Un avviso di questo genere indica un richiamo all'applicazione di pratiche di sicurezza, oppure richiama l'attenzione su comportamenti poco sicuri, che potrebbero causare infortuni personali o danni all'imbarcazione oppure ai suoi componenti.
	NOTA	Un avviso di questo genere richiama l'attenzione su pratiche che, se non correttamente eseguite, possono danneggiare l'imbarcazione pneumatica e ridurne sensibilmente la durata.

2 Tecnica

2.1 Glossario Tecnico

Builder plate:	Etichetta, generalmente posta a poppa del gommone, riportante informazioni in merito alla vostra imbarcazione.
Carena:	La parte dello scafo normalmente immersa.
Chiglia:	Parte centrale inferiore della carena.
Cocca:	Attorcigliamento vizioso di una corda su se stessa, e che ne impedisce il libero scorrere.
Consolle:	Punto di pilotaggio dell'imbarcazione pneumatica.
Copri-imbarcazione pneumatica:	Telo di copertura dell'imbarcazione pneumatica
Girello:	Sistema adatto a prevenire l'attorcigliamento delle cime
kPa:	Unità di misura della pressione, pari a 1000 Pascal ovvero 1000*n/m².
Miglio marino:	Unità di misura utilizzata in ambiente nautico, pari a 1852 metri
Nodo:	Unità di misura della velocità dell'imbarcazione, pari a 1 miglio marino/ora.
Pagliolo:	Pavimento che copre il fondo dell'imbarcazione, a seconda del tipo di imbarcazione pneumatica può essere di vetroresina, di legno o di tessuto gommato.
Poppa:	La parte posteriore di un'imbarcazione.
Prua:	La parte anteriore di un'imbarcazione.
Roll-bar:	Accessorio posto a poppa dell'imbarcazione, atto a sostenere accessori quali fanali, luci di via, antenne ecc.
Tientibene:	Cima o attrezzatura fissata sui tubolari o sullo scafo come appiglio per le mani.
Timoneria:	Dispositivo per il controllo dell'imbarcazione, generalmente costituito dal volante e dalle leve di comando, montate su di un supporto rigido.
Tubolari:	Parte gonfiabile dell'imbarcazione pneumatica.
Valvole:	Dispositivi per il gonfiaggio e lo sgonfiaggio dei tubolari.

2.2 Categorie di progetto e limiti di utilizzo

La vostra imbarcazione pneumatica è stata progettata per affrontare condizioni meteorologiche ben precise. È vostra responsabilità utilizzarla nel campo previsto:

Categoria A **- IN ALTO MARE:**
Imbarcazioni progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore a 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

Categoria B **- AL LARGO:**
Imbarcazioni progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

Categoria C **- IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA:**
Imbarcazioni progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

Categoria D **- IN ACQUE PROTETTE:**
Imbarcazioni progettate per crociere su piccoli laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,5 m.

La categoria di progetto della vostra imbarcazione pneumatica è indicata nella targhetta (Builder Plate) posta sull'imbarcazione e nella dichiarazione di conformità allegata.

2.2.1 Scala Beaufort

Scala del vento dell'ammiraglio Beaufort e stato del mare corrispondente, dopo qualche ora di vento, lontano dalla costa.

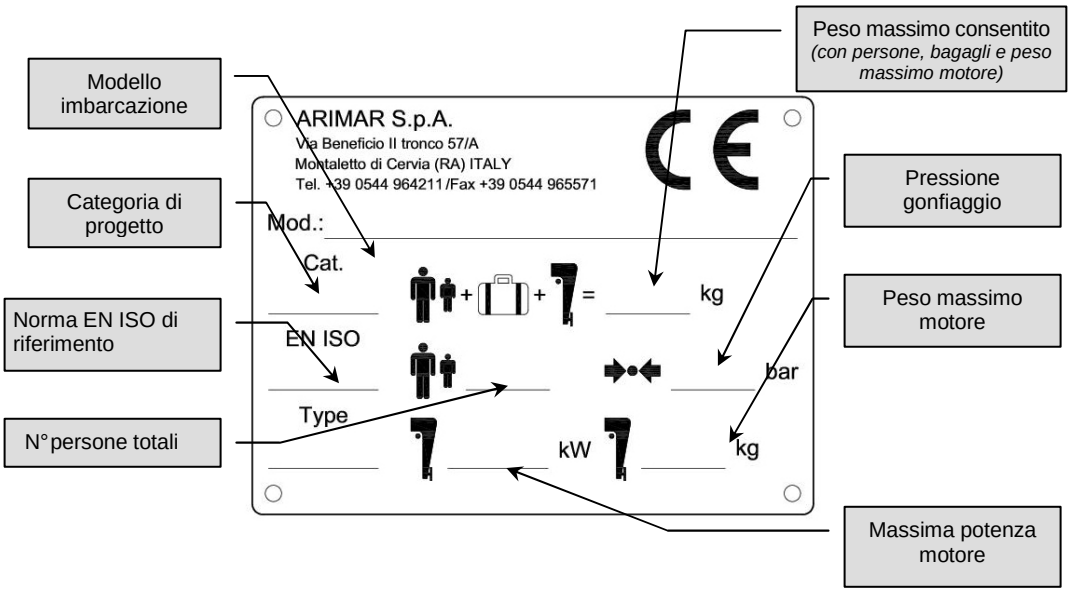
Forza	Denominazione	Nodi	km/h	m/sec	Stato del mare	altezza max. onde m
0	Calma	<1	<1	0-0,2	Calmo	0
1	Bava di vento	1-3	1-5	0,3-1,5		
2	Brezza leggera	4-6	6-11	1,6-3,3	Quasi calmo	0,2
3	Brezza tesa	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Vento moderato	11-16	20-28	5,5-7,9	Poco mosso	0,5
5	Vento teso	17-21	29-38	8,0-10,7	Mosso	1,25
6	Vento fresco	22-27	39-49	10,8-13,8		2,0
7	Vento forte	28-33	50-61	13,9-17,1	Molto mosso	2,5
8	Burrasca	34-40	62-74	17,2-20,7	Agitato	4
9	Burrasca forte	41-47	75-88	20,8-24,4	Molto agitato	6
10	Tempesta	48-55	89-102	24,5-28,4	Grosso	9
11	Tempesta violenta	56-63	103-117	28,5-32,6	Molto grosso	14
12	Tempesta suprema	64 ed oltre	118 ed oltre	32,7 ed oltre	Tempestoso	14 ed oltre

NOTA

Utilizzando questa tabella di riferimento è più facile la comprensione dei bollettini meteo, per esempio la frase "mare molto mosso" può essere riferita a "stato di vento forte" (ovvero 7) e all'altezza delle onde pari a 2,5 metri, ovvero non adatta alla navigazione per imbarcazioni di categoria "C".

2.3 Interpretazione della “builder plate”

Ogni imbarcazione pneumatica di tipo CE deve essere dotato di una “builder plate”, in accordo alle normative CE.
Si riporta di seguito un esempio dell’etichetta presente sulla vostra imbarcazione pneumatica CE, generalmente posta sulla poppa o nelle immediate vicinanze.



NOTA
La “builder plate” contiene importanti informazioni per la sicurezza e la conduzione del mezzo; la mancanza o il danneggiamento della stessa è di esclusiva responsabilità del cliente.

NOTA
Queste informazioni sono importanti, specie per quanto riguarda i dati relativi al peso del motore e alla potenza massima installabile.

NOTA

La capacità in persone del mezzo si intende per persone aventi il peso di 75 kg.
Per valutare comunque la capacità di galleggiamento dell'imbarcazione pneumatica, fare SEMPRE riferimento al carico massimo ammissibile.

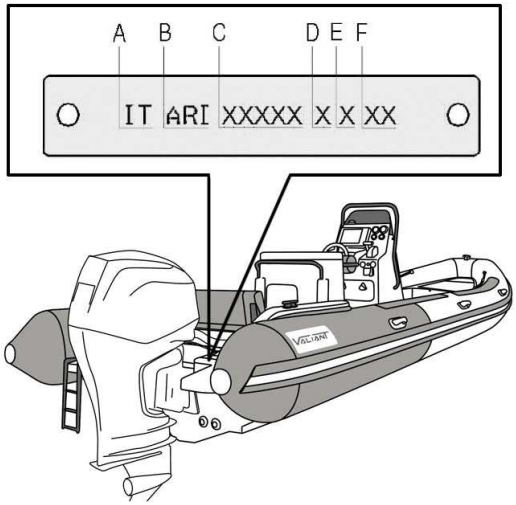
NOTA

Nel calcolo della massa totale del carico ammissibile è stata esclusa la capacità dei serbatoi fissi dell'imbarcazione.
Se tali serbatoi vengono aggiunti in seguito, e se sono di tipo trasportabile, essi vanno computati nel calcolo della massa ammissibile.

2.4 Targa di identificazione scafo ISO10087 (CIN)

A bordo sono presenti n°2 targhe d'identificazione scafo.
Una è fissata sul lato destro dello specchio di poppa ad almeno 300 mm. dall'asse dell'imbarcazione. La seconda targa è nascosta in un punto di esclusiva conoscenza del cantiere.

Le targhe non devono mai essere spostate o manomesse.



Sulla CIN è identificato quanto segue:

A)	*Nazionalità del Costruttore*	**ITALIA**
B)	*Codice del Costruttore*	**ARI**
C)	*N°di serie*	**XXXXX**
D)	*Mese di produzione*	**X**
E)	*Anno di produzione*	**X**
F)	*Anno di presunta vendita*	**XX**

NOTA

L'esistenza delle targhette è fondamentale in quanto unica forma di riconoscimento e identificazione del mezzo. Senza di esse non si è in regola con le leggi vigenti. Non vanno rimosse o danneggiate. In caso di manomissione non autorizzata dal cantiere, la responsabilità ricade esclusivamente sul cliente.

3 Sicurezza

3.1 Gonfiaggio dell'imbarcazione pneumatica

Il gonfiaggio viene effettuato con il gonfiatore manuale tramite le apposite valvole di gonfiaggio (di colore **grigio** per i comparti interni, di colore **nero** per il tubolare principale esterno). Tali valvole, grigie o nere, una volta aperte possono essere posizionate in due modi:

1. Posizione di tenuta dell'aria (normale).
2. Posizione di apertura (fase di sgonfiaggio gommone).

a) Accertatevi che le valvole siano in posizione di tenuta (cioè che il perno centrale sia in grado di ruotare verso l'interno di 7/8 mm per poi tornare nella posizione iniziale. Se ciò non avviene, è necessario premere e ruotare di un quarto di giro il perno).

b) Procedere al gonfiaggio del battello iniziando dai comparti interni dotati di valvole di colore GRIGIO senza sottoporre gli stessi ad una forte pressione. Gonfiare poi il tubolare principale dotato di valvola di colore NERO fino a mettere bene in pressione l'intera imbarcazione pneumatica.

c) Inserire i tappi delle valvole ruotandoli in senso orario.

! *AVVERTENZA*

Ai fini della sicurezza è fondamentale rispettare la corretta sequenza di gonfiaggio.

ATTENZIONE

NON utilizzate compressori o bombole da sub per il gonfiaggio della vostra imbarcazione pneumatica.

ATTENZIONE

Al variare della temperatura varia la pressione interna, pertanto dovrete adeguarla sgonfiando o rigonfiando il gommone.

NOTA

È buona norma dotarsi di un manometro per la verifica della pressione; controllare che il valore della pressione corrisponda a **18 kPa** (pari a 0,18 Bar ovvero circa 180 cm di colonna d'acqua) per camere esterne e **15 kPa** (pari a 0,15 Bar ovvero circa 150 cm di colonna d'acqua) per camere interne tenendo conto delle variazioni di pressione sensibili al variare della temperatura e all'esposizione diretta al sole per lunghi periodi.

NOTA

Il manometro va utilizzato nel seguente modo:

a) Il manometro va inserito a turno all'interno di ciascuna delle valvole iniziando da quelle grigie.
b) Il manometro va inserito quando il battello è ancora parzialmente gonfio.
c) Inserire il manometro nella valvola e rilevare la pressione. Procedere quindi ad un ulteriore gonfiaggio e relativa verifica della pressione fino a raggiungimento della pressione prevista.

PERICOLO

Il gonfiaggio eccessivo dell'imbarcazione pneumatica, oltre a generare un falso senso di sicurezza, porta a un grave pericolo per gli occupanti. In tal caso, infatti, la minima abrasione del tessuto può portare a catastrofici squarci dei tubolari.
È importante, inoltre, tenere conto dell'aumento di pressione interna dovuta ai rialzi di temperatura ambiente.
Ad esempio, se si gonfia il battello al mattino a circa 25° di temperatura ambiente, a mezzogiorno è facile arrivare a 50/60° e oltre, con conseguenti rialzi di pressione pari al doppio della pressione di esercizio dei tubolari. Tali rialzi, se non sono prevenuti mantenendo la pressione corretta, fanno sì che le giunzioni meccaniche vengano sollecitate eccessivamente, con possibili e improvvisi cedimenti delle stesse.

3.2 Scelta del motore e sua istallazione

INSTALLAZIONE DEL MOTORE

Per quanto riguarda l'installazione di motori di elevata potenza fissati permanentemente allo specchio, è bene che se ne occupi il concessionario o un'officina attrezzata di provata competenza.
Per eventuali problemi relativi all'assetto, alla scelta dell'elica ecc., contattate il concessionario o, attraverso di esso, il nostro ufficio assistenza.

3.3 Elementi di navigazione e sicurezza

Questo manuale contiene raccomandazioni e linee di condotta basilari per l'utilizzo sicuro dell'imbarcazione. Pur non essendo possibile fornire informazioni di sicurezza per ogni potenziale situazione si raccomanda fortemente di:

- Informarsi regolarmente circa i requisiti di sicurezza in vigore ed equipaggiare il mezzo con tutte le dotazioni previste dalla legge.
- Fare ispezionare l'imbarcazione dal proprio concessionario o da personale qualificato almeno una volta all'anno.
- Non affidate il comando del mezzo a bambini o a persone inesperte o non abilitate alla condotta dell'imbarcazione.
- Non mettetevi al comando del mezzo sotto l'effetto di alcool, medicine o sostanze che possano alterare il vostro grado di attenzione.
- Prima di intraprendere la navigazione informarsi sulle condizioni meteomarine.

3.3.1 Rifornimento

1. Spegnere tutti i dispositivi elettrici, compreso il motore, utilizzando gli appositi staccabatteria.
2. Spegnere sigarette e/o altri oggetti che possano produrre scintille o fiamme.
3. Chiudere tutti gli sportelli e gavoni in prossimità del punto di rifornimento.

PERICOLO

I vapori di carburante sono esplosivi e possono stagnare nelle parti inferiori dell'Imbarcazione, ove potrebbero incendiarsi accidentalmente. Durante le operazioni di rifornimento del carburante, tutti i boccaporti e gli oblò dovranno rimanere chiusi.

NOTA

Evitate per quanto possibile dispersioni in mare di carburante e di olio.

NOTA

Fate in modo che gli estintori a bordo siano di facile accesso per qualsiasi evenienza.

PROCEDURE DA RISPETTARE DOPO IL RIFORNIMENTO:

1. Chiudere il tappo del serbatoio e pulire l'eventuale spargimento di carburante.
2. Aprire tutti i boccaporti/gavoni, oblò, comparti del motore ecc., verificando sia visivamente sia con l'olfatto, l'eventuale presenza di vapori/fumi o perdite di carburante. Qualora vi siano segni di perdite e/o vapori, individuare ed eliminare la causa prima di avviare il/i motore/i.
3. Se avete dotato la Vostra Imbarcazione pneumatica di un tendalino (es. per campeggio Nautico), fate aerare prima di avviare il/i motore/i.

PERICOLO

I vapori carburante sono altamente esplosivi (specie se si tratta di benzina). A fine di evitare la possibilità di esplosione o d'incendio, controllare visivamente che non vi siano perdite o spargimenti di carburante e con l'olfatto che non vi siano presenza o accumulo di vapori nel vano serbatoi o negli altri portelli. **Prima di ogni avviamento motori, azionare sempre l'estrattore di vapori per almeno 4 minuti.**

ATTENZIONE

Sostituire immediatamente le tubazioni del carburante e gli estintori al minimo segno di usura, screpolature o ruggine.

NOTA

Gli estintori dovrebbero essere sempre mantenuti in perfetta efficienza, occorre ricordare che, specie nel caso di estintori a polvere, l'indicazione del manometro non è sempre sufficiente. È utile comunque sottoporre regolarmente gli estintori a controlli periodici presso aziende specializzate almeno una volta all'anno. Logicamente, durante la navigazione gli estintori devono essere posti in posizione **ben visible** e non in gavoni chiusi a chiave.

3.3.2 Incendio

Per evitare pericoli d'incendio, prima di tutto occorre un'accurata prevenzione.
Un controllo periodico dell'impianto elettrico e di rifornimento e una particolare attenzione durante le fasi di rifornimento ridurranno al minimo il pericolo di incendio.

PERICOLO

Per nessun motivo i serbatoi dovranno essere stivati in locali o gavoni dotati d'impianto elettrico.

NOTA

Evitate di tenere materiali altamente infiammabili a bordo. Le taniche di carburante di riserva andranno stivate con prudenza.

In caso d'incendio a bordo, verificare se si tratta di un componente elettrico o di un incendio di piccola entità. Non coinvolgente liquidi infiammabili. Si può provare a estinguerlo completamente mediante un estintore di tipo idoneo.
Se si tratta invece di un incendio del sistema di alimentazione o di liquidi infiammabili, il pericolo di esplosione è maggiore.
Se si ritiene necessario abbandonare l'Imbarcazione, assicurarsi che tutti i passeggeri indossino i giubbotti salvagente. Se possibile, prima di abbandonare l'Imbarcazione, cercate di comunicare alle **Unità di Soccorso** la Vostra posizione.
Abbandonata l'Imbarcazione, allontanarsi **RAPIDAMENTE** e cercare di mantenersi a debita distanza, poiché il carburante infiammato può spargersi sulla superficie dell'acqua, nei pressi dell'imbarcazione.
Per lo stesso motivo, non utilizzare i segnali di soccorso prima di avere raggiunto una certa distanza dall'Imbarcazione, onde evitare possibili esplosioni.

ATTENZIONE
Temere sempre il pericolo d'incendio.

3.3.3 Allagamento/imbarco d'acqua

L'allagamento, l'imbarco d'acqua o il capovolgimento possono essere causati da molti fattori:

- dall'avere ignorato le condizioni meteo/stato del moto ondoso
- dall'avere caricato non correttamente l'imbarcazione
- dall'avere manovrato o ancorato l'imbarcazione in modo scorretto

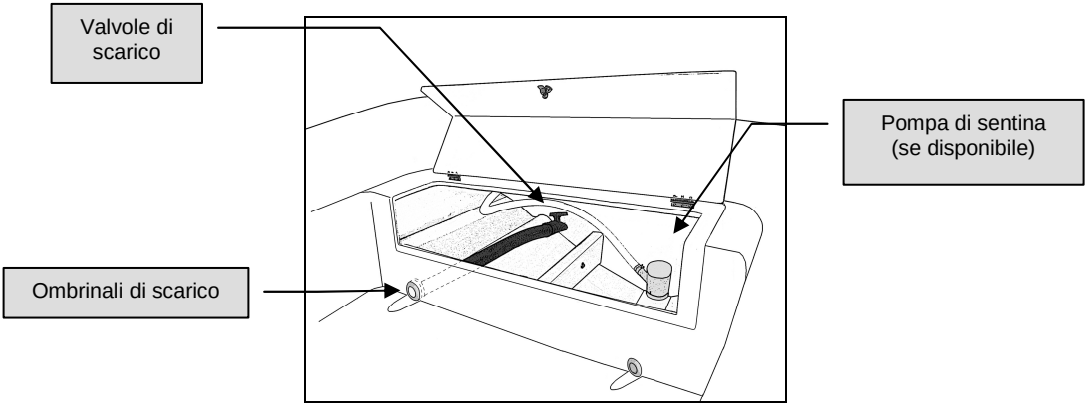
Ricordarsi sempre quanto segue:

1) Non sopravvalutare le Vostre capacità di affrontare il mare cattivo.
2) Prima di partire consultare sempre i bollettini meteo.
3) Caricate correttamente l'imbarcazione; non superate le capacità massime indicate sull'apposita targhetta, mantenete il carico basso e distribuito uniformemente.

Se l'allagamento è causato dall'azione delle onde di poppa, cercare di girare l'Imbarcazione e affrontarle di prua.
Verificare che le pompe di sentina (se previste), siano in funzione e contribuire allo svuotamento utilizzando secchi o pompe manuali.

Se l'allagamento è causato da un foro nello scafo, cercare di tapparlo con qualsiasi oggetto disponibile (stracci/stoffa/arnesi in legno ecc.) e rientrare immediatamente nel più vicino porto.
Si rammenta che, trattandosi di un'imbarcazione pneumatica, anche se allagata il rischio di affondamento è quasi da escludere (se i compartimenti sono integri), quindi cercate di mantenere la calma e svuotate il prima possibile l'acqua che si trova nel pozzetto.

Si ricorda inoltre che il pozzetto è già dotato di ombrinali di scarico.



Per i modelli 580 e 630 in **categoria C,** il sistema di scarico è di tipo **auto-svuotante statico** con valvole di scarico a sfera all'interno del gavone di poppa (per la chiusura in caso di emergenza) e pompa di sentina.

Per tutti i modelli in **categoria B,** il sistema di scarico è di tipo **auto-svuotante statico** con valvole di scarico a sfera all'interno del gavone di poppa (per la chiusura in caso di emergenza) e pompa di sentina.

PERICOLO
Se l'imbarcazione è allagata o sta imbarcando acqua, può diventare instabile e capovolgersi.

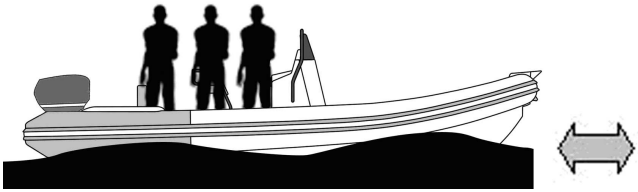
NOTA

Durante la navigazione, lasciare sempre aperte le valvole o i tappi degli scarichi pozzetto. Non ostruire mai gli scarichi pozzetto. Non lasciare materiale ingombrante davanti agli scarichi.

In caso di mare agitato, mantenere tutti i portelli chiusi, indossare i giubbotti di salvataggio e cercare di raggiungere il porto più vicino.
Rammentate che l'imbarcazione, qualora non fosse in pericolo di affondamento, è implicitamente il luogo più sicuro per l'equipaggio, e rappresenta il miglior mezzo per poter essere avvistati dai mezzi di soccorso; pertanto la decisione di abbandonarla deve derivare da condizioni di estrema gravità ed ingovernabilità, a fronte di un serio rischio di affondamento.

3.3.4 Carico a bordo

Una corretta distribuzione del carico è fondamentale per quanto riguarda un buon assetto in navigazione. In linea generale, è bene evitare grosse concentrazioni a prua e a poppa (particolarmente se il fuoribordo è molto pesante e potente). In realtà, in base all'abbinamento motore-gommone ed al variare del carico, dovrete trovare la distribuzione migliore al fine dell'assetto. Dopo un minimo di esperienza tutto ciò diventerà automatico.

		DISTRIBUZIONE CORRETTA DEL PESO
MARE CALMO		
MARE DI PRUA		
MARE DI POPPA		

PERICOLO

È bene evitare che i passeggeri si sporgano o si siedano sui tubolari in prossimità della prua; in caso di caduta, potrebbero facilmente essere travolti dall'imbarcazione pneumatica o dall'elica del motore.

3.3.5 Sicurezza in mare

PERICOLO

Prestate la massima attenzione a ciò che Vi circonda, per poter individuare eventuali scogli, oggetti affioranti o sommersi, bagnanti, sommozzatori, reti, grosse onde ecc.

PERICOLO

Usare sempre estrema cautela quando ci si avvicina a qualche persona in acqua.
Avvicinarsi soltanto a velocità minima, dirigendo la poppa in direzione opposta alla persona man mano che si avvicina. Portate la leva del cambio in folle e spegnete il motore dell'imbarcazione quando si è ancora a vari metri di distanza dalla persona in acqua.

PERICOLO

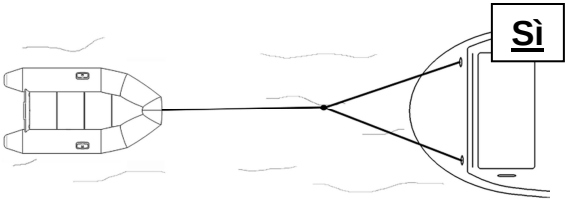
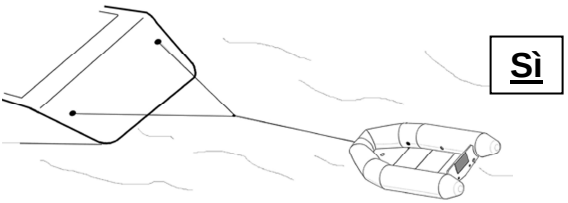
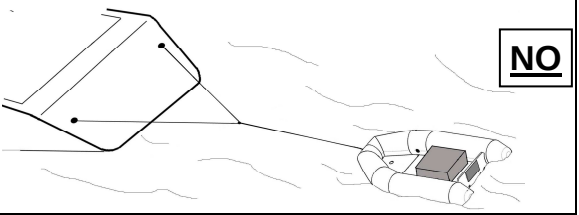
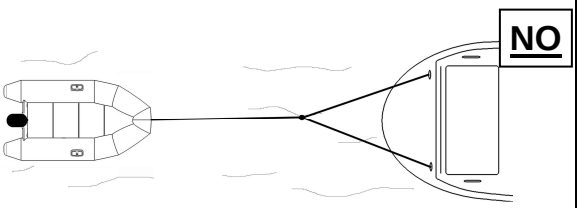
Non consentite ad alcuno di occupare l'area di poppa quando i motori sono in funzione (ciò vale anche quando i motori sono in folle). Le eliche in rotazione possono causare lesioni gravi o morte. Quando vi sono nuotatori in prossimità dell'imbarcazione il motore (o i motori) dell'imbarcazione deve essere SPENTO.

AVVERTENZA

Durante l'attracco, sia i passeggeri che l'equipaggio devono rimanere a bordo fino al completamento di tutte le manovre.

AVVERTENZA

In fase di traino (comunque sconsigliato), onde evitare danni all'imbarcazione è necessario usare la massima attenzione ai punti seguenti:

Doppia cima di sicurezza (almeno 12m)	
Accertarsi di avere i sistemi di scarico aperti	
Evitare di sovraccaricare il tender	
Trainare l'imbarcazione senza il motore fuoribordo applicato	

ATTENZIONE

Mantenete sempre in efficienza il Vostro gommone, il Vostro motore e tutte le dotazioni previste dalla legge. Non partite per lunghi tragitti senza conoscere i bollettini meteorologici.
Informate i Vostri passeggeri sul comportamento da tenere a bordo e avvisateli prima di effettuare manovre brusche. Usate sempre lo stacco di sicurezza del motore.
Rispettate le normative sulla navigazione! Controllate che gli impianti di alimentazione siano in perfetta efficienza e non abbiano perdite.
È buona norma procurarsi una bussola e la carta nautica del tratto di mare che Vi interessa, in cui sono segnalate zone interdette alla navigazione e molte altre informazioni utili.
Tenete conto del fatto che i consumi di carburante con cattivo tempo possono facilmente raddoppiare, pertanto calcolate la vostra autonomia di conseguenza.

NOTA

RISPETTATE L'AMBIENTE!

Evitare di smaltire o gettare nell'ambiente rifiuti, carburanti, oli e altre sostanze inquinanti.

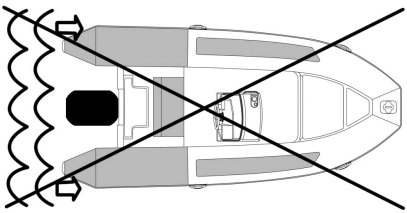
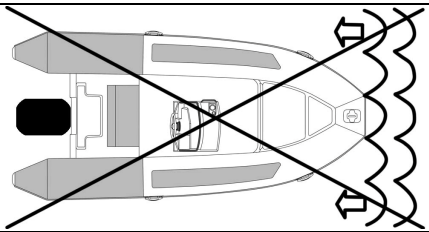
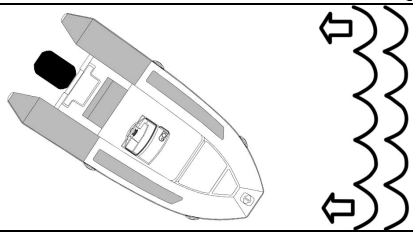
NOTA

Rammentare che tutte le imbarcazioni virano di poppa. Ciò significa che la poppa si sposta in direzione opposta a quella della virata. Ad esempio, quando si gira la ruota del timone a sinistra, la poppa gira a destra man mano che l'imbarcazione compie la virata a destra, e viceversa.
È importante ricordare questo particolare soprattutto durante le manovre di attracco al molo, quando si guida l'imbarcazione in aree ristrette ed in presenza di altre imbarcazioni, o quando si è in prossimità di persone in mare.

3.3.6 Condotta dell'imbarcazione con cattivo tempo

Può accadere che siate sorpresi da cattivo tempo in mare o nei laghi più grandi. In questi casi, è bene osservare le seguenti regole:

a) Ridurre la velocità, ma non tanto da compromettere un buon governo del gommone.
b) Non fatevi prendere dal panico; operate con determinazione e prudenza.
c) Cercate riparo in un porticciolo o in una zona "protetta".
d) Non navigate troppo sotto costa (il mare è più increspato in prossimità della costa, in caso di avaria del motore finireste rapidamente su scogli o sulla battigia).
e) Affrontate le onde a ¾ di prua. Se necessario per la rotta che volete seguire, procedete a zig-zag.
f) Evitate in tutti i modi di navigare con mare grosso di poppa (cioè con direzione uguale a quella delle onde). Si tratta infatti della condizione più pericolosa in assoluto.

IMPOSTAZIONE ERRATA	
IMPOSTAZIONE ERRATA	
IMPOSTAZIONE CORRETTA	

3.3.7 Elementi di conduzione dell'imbarcazione pneumatica

PERICOLO

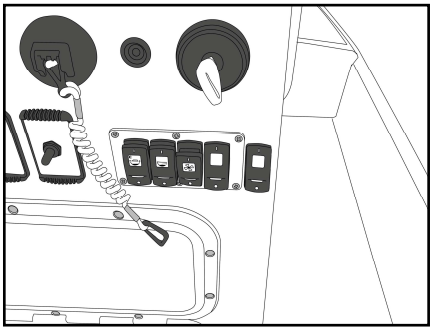
Affinché prestazioni, assetto e manovrabilità della Vostra imbarcazione risultino sempre sicure NON INSTALLARE MAI motorizzazioni di potenza superiore a quella consigliata dal Cantiere.

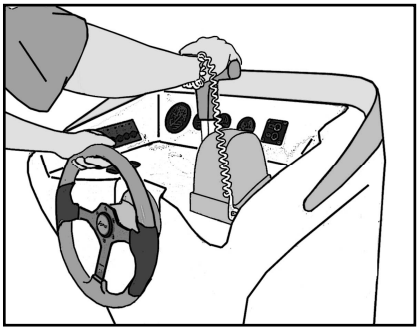
AVVERTENZA

È importante ricordare che, spesso, utilizzare il motore fuoribordo avente potenza massima pari a quella installabile effettivamente sull'imbarcazione pneumatica, porta solamente a un aumento dei costi, dei consumi di carburante e ad uno squilibrio dei pesi verso poppa. Valutate sempre attentamente le varie opzioni, facendovi consigliare dal Vs rivenditore.

AVVERTENZA

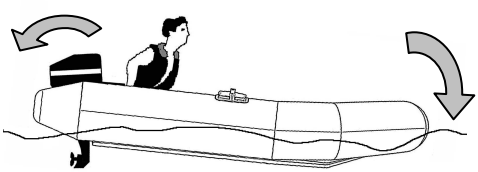
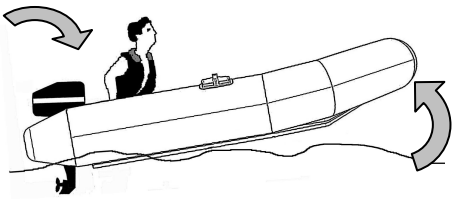
I Motori Mercury Marine sono dotati di un interruttore di massa a strappo che permette lo spegnimento del motore in caso di perdita del controllo del mezzo. RicordateVi di assicurarlo sempre al polso.





Prestazione e assetto dell'imbarcazione in navigazione

L'imbarcazione è progettata per accelerare rapidamente, con un periodo di planata a scafo "appoppato" di durata minima. Per fare planare l'imbarcazione in modo facile e veloce, basta assettare il motore di poppa orientandolo completamente all'interno. Tuttavia, quando è in posizione orizzontale, il motore di poppa deve essere assettato leggermente all'esterno per evitare di creare un eccessivo pescaggio dell'imbarcazione, (può provocare un "governo di prua" e un consumo eccessivo di carburante). In tal caso, con onde in diagonale, la virata potrebbe essere più brusca del previsto.
Si ricorda inoltre che caricare correttamente l'imbarcazione, garantisce un buon assetto, e quindi buone prestazioni in navigazione.

GOVERNO DI PRUA		
GOVERNO DI POPPA		

PERICOLO

Se l'inclinazione dell'imbarcazione pneumatica non è corretta, si può creare la condizione di "governo di poppa", ovvero con la prua troppo elevata. In tal caso, il pericolo principale è rappresentato dalla possibilità di andare incontro di prua a onde troppo alte, oltre a una generale instabilità dell'imbarcazione pneumatica. La corretta soluzione, oltre a un corretto posizionamento del fuoribordo, è quella di distribuire i carichi a bordo correttamente.

NOTA

Il corretto uso del "trim-motore" o il posizionamento corretto dell'inclinazione del fuoribordo si imparano solo acquisendo una certa esperienza Diffidate da "formule" o empirismi vari e provate sistematicamente qual'è il corretto assetto dell'imbarcazione pneumatica.

Le prestazioni dell'imbarcazione dipendono da alcuni fattori:

- **Carico:** non superare mai il carico MAX (persone più bagaglio), indicato dalla Certificazione CE; portare con sé soltanto gli oggetti strettamente necessari. Mantenere sempre il carico basso e ben bilanciato.
- **Eliche:** mantenerle in buone condizioni e controllare che il passo sia della misura giusta. Le eliche standard possono non essere le più adatte al tipo d'imbarcazione usato e al carico. Se la velocità del motore a tutto gas non è corretta (vedere il manuale di funzionamento del motore), chiedere al proprio Rivenditore/Concessionario di provare eliche di tipo diverso. Se l'elica è leggermente piegata o ammaccata, può influenzare negativamente le prestazioni dell'imbarcazione.
- **Carena:** la carena va mantenuta in buone condizioni e pulita. Una carena intaccata da alghe o con i pattini danneggiati può incidere negativamente sulle prestazioni.
- **Un buon assetto.**

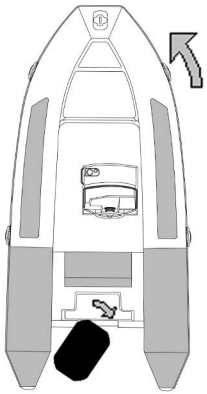
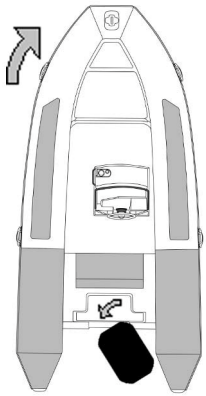
L'assetto dell'imbarcazione in navigazione:

Se quando l'imbarcazione pneumatica naviga a velocità di crociera lo scafo è troppo appoppato, provare a correggere il problema come segue:

- Dopo esservi fermati, spostate parte del carico e delle persone in avanti. Correggere l'assetto del motore (per istruzioni in merito, consultare il Manuale dell'utente del motore).
- Se quando l'imbarcazione pneumatica naviga a velocità di crociera lo scafo risulta troppo appruato, eseguire la procedura inversa a quella sopra descritta.

Manovre basilari

Quando si guida a velocità in marcia avanti, l'imbarcazione può sbandare leggermente dal lato sinistro a dritta. Si tratta di una caratteristica naturale degli scafi con carena a "V", pertanto non è necessario alcun intervento. Basta correggere lo sbandamento spostando leggermente il timone fino a raggiungere la direzione corretta.
Rammentate che tutte le imbarcazioni virano di poppa. Ciò significa che la poppa dell'imbarcazione si sposta in direzione opposta alla direzione di virata. Ad esempio, quando si gira la ruota del timone a sinistra, la poppa gira a destra man mano che l'imbarcazione compie la virata a sinistra e viceversa.

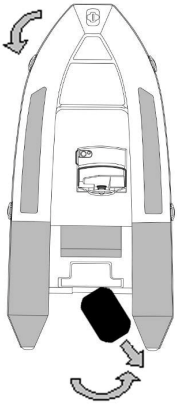
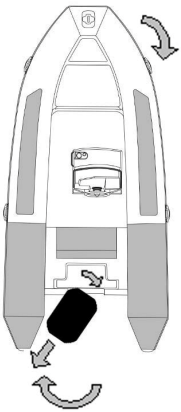
VIRATA IN SENSO ANTI ORARIO	VIRATA IN SENSO ORARIO
	
Timone ruotato a sinistra (Poppa vira a DX)	**Timone ruotato a destra** (Poppa vira a SX)

È importante ricordare questo particolare soprattutto durante le manovre di attracco al molo, quando si guida in aree ristrette, in presenza di altre imbarcazioni o quando si è nelle vicinanze di persone in mare.
Se l'imbarcazione è dotata di doppia motorizzazione, si può innestare un motore in marcia avanti e l'altro in retromarcia, così da effettuare un'inversione completa rapidamente.

Questo tipo di manovra si può compiere in entrambe le direzioni:

- Se s'innesta il motore di sinistra in marcia avanti e quello di dritta in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un'inversione in senso orario.
- Se viceversa s'innesta il motore di dritta in marcia avanti e quello di sinistra in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un'inversione in senso antiorario.

Si tenga presente che quando si vira in retromarcia l'imbarcazione non si comporta come quando si vira con marcia avanti.
Quando s'indietreggia, infatti, è più difficile compiere manovre in spazi ristretti.
In sintesi, in retromarcia girando la ruota timone a sinistra la poppa tirerà verso sinistra e viceversa. Se viceversa s'innesta il motore di dritta in marcia avanti e quello di sinistra in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un'inversione in senso antiorario.

VIRATA IN RETRO SENSO ANTIORARIO	**VIRATA IN RETRO SENSO ORARIO**
	
Timone ruotato a destra (Poppa vira a DX)	**Timone ruotato a sinistra** (Poppa vira a SX)

Per l'arresto dell'imbarcazione pneumatica è sufficiente portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle.
Per un arresto più rapido, portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle; quando il motore è al minimo, innestare gradatamente la retromarcia. Appena avvertite che l'imbarcazione è ferma, riportate la leva del gas in posizione di folle.
Usare sempre estrema cautela quando ci si avvicina a persone in acqua.
Avvicinarsi soltanto a velocità minima, mantenendo la poppa in direzione opposta alla persona. Portare la leva del cambio in posizione di folle e spegnere i/il motori/e quando si è ancora distanza dai bagnanti.

PERICOLO

Non consentite ad alcuno di occupare l'area di poppa quando i motori sono in funzione (ciò vale anche quando i motori sono in folle). Le eliche in rotazione possono causare lesioni gravi o morte. Quando vi sono nuotatori in prossimità dell'imbarcazione il motore (o i motori) dell'imbarcazione deve essere SPENTO.

Risalita a bordo attraverso la scaletta di poppa *(se installata)*

Prima di avvicinarsi o fare avvicinare qualcuno alla scaletta, assicurarsi che il motore sia già spento e le eliche ferme.

ATTENZIONE

Le eliche impiegano qualche secondo prima di arrestarsi!

Attracco al molo

Per attraccare l'Imbarcazione correttamente, è necessario fare pratica. Innanzitutto occorre procurarsi l'occorrente per l'attracco e l'ormeggio, riporlo correttamente in modo che sia pronto per l'uso. I rivenditori e le società concessionarie sono la migliore fonte d'informazioni in merito alla quantità e al tipo di attrezzature necessarie. Durante la fase di avvicinamento a un molo o a una banchina, iniziare a ridurre la velocità a distanza tale che l'imbarcazione non lasci più scia quando si giunge in prossimità di altre imbarcazioni o del molo. Man mano che ci si avvicina al punto di ormeggio, controllare che non vi sia vento o correnti che possano influire sulle manovre e avvicinarsi con cautela. Se vi sono venti o correnti forti, è preferibile avvicinarsi al molo sottovento. Durante l'avvicinamento controllare che tutte le cime siano fissate alle bitte sul lato di attracco al molo, una persona dovrebbe essere a prua dell'imbarcazione, provvista di gancio d'accosto e di cima fissata a una galloccia/bitta sull'imbarcazione. Avvicinarsi a velocità minima e a un'angolazione di circa 45 gradi rispetto al molo. Quando la prua si trova a circa un metro dal molo (a tribordo), si può affiancare la poppa al molo con una virata a babordo. Virare quindi a tribordo e, sempre a velocità minima, innestare la RETROMARCIA. In tal modo, l'Imbarcazione si fermerà e la poppa si avvicinerà al molo. Quando si attracca di babordo, la suddetta procedura viene eseguita all'inverso. È necessario prendere dimestichezza per tale manovra, per cui è consigliabile un'adeguata esercitazione.

PERICOLO

Durante l'attracco sia i passeggeri sia l'equipaggio devono rimanere a bordo e al proprio posto fino al completamento di tutte le manovre. Scendere dall'imbarcazione solo quando quest'ultima è stata fissata agli ormeggi ed il/i motore/i spento/i.

Partenza dal molo

Prima di ogni partenza è opportuno considerare il vento, le correnti, le maree e tutti i fattori naturali che possono influire sulle manovre. Si ricorda che tutte le manovre necessarie per l'avvicinamento o la partenza dal molo devono essere eseguite a velocità minima.

Una volta accertata la correttezza delle operazioni preliminari, mediante l'utilizzo di un mezzo marinaio, allontanarsi dal molo e, avviando il motore al minimo, condurre l'imbarcazione fino all'uscita dal porto. Usciti dal porto

a distanza di sicurezza, potete accelerare fino a raggiungere la velocità di crociera. Si sconsigliano brusche accelerate e velocità massime di crociera, onde evitare inutili rischi e di aumentare considerevolmente i consumi di carburante. Accelerare rapidamente riduce il tempo di planata; occorre pertanto prestare la massima attenzione durante tale manovra, poiché in simili condizioni la manovrabilità dell'imbarcazione richiede particolare perizia e tempi di reazioni più rapidi. È meglio accelerare con gradualità, in ogni condizione di carico. Evitare pericolosi effetti "decollo".

NOTA

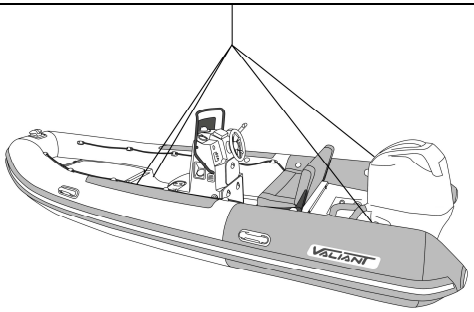
Prima di partire, assicurarsi che tutte le cime siano state sganciate e issate a bordo (compresi eventuali parabordi). Le cime, se lasciate in acqua, possono avvolgersi nell'elica di propulsione provocando danni alla stessa e al motore. Assicuratevi che tutti i passeggeri siano seduti al loro posto e che vi siano tutti i carichi fissati opportunamente.

PERICOLO

È estremamente pericoloso entrare in planata davanti a onde molto alte. In tal caso esiste la concreta possibilità di rovesciare l'imbarcazione pneumatica.

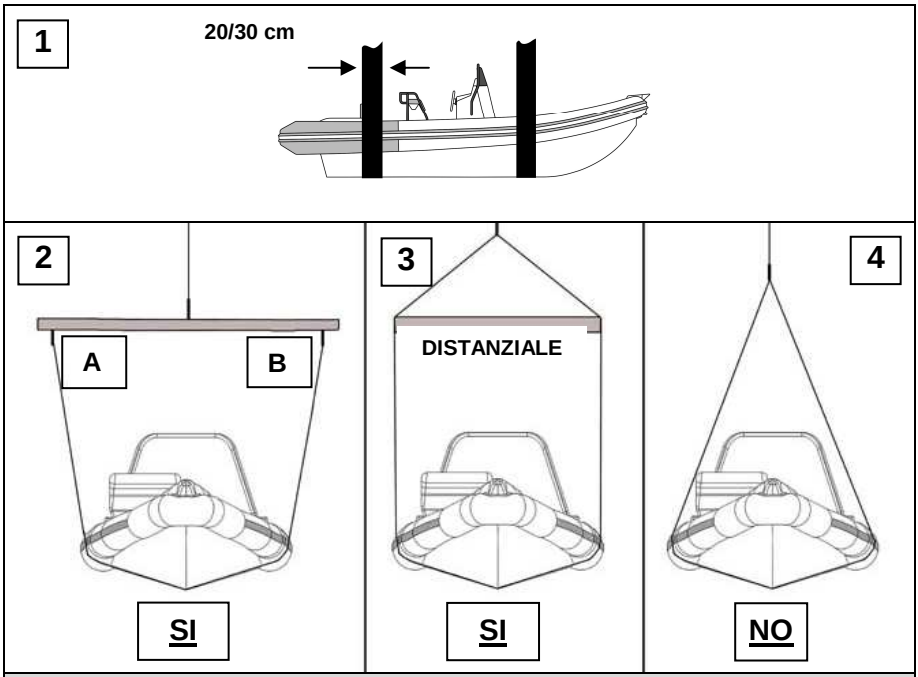
SOLLEVAMENTO

Le cime di sollevamento devono essere in buono stato, di lunghezza adeguata e ben agganciate ai ganci di sollevamento previsti all'interno dell'Imbarcazione. Per il sollevamento del Battello, utilizzare solo i ganci predisposti allo scopo.



Punti di attacco per battelli con chiglia rigida

Per i battelli con chiglia rigida di dimensioni superiori ai 4 m, oltre ai due punti di attacco a poppa ed uno a prua per l'uso della fune, è possibile usare delle braghe di sollevamento



Braghe per sollevamento

Le braghe di sollevamento devono essere usate a battello ben gonfio, e devono avere una larghezza di almeno 20/30 cm (fig.**1**).
La distanza tra i punti A e B (fig.2) deve essere uguale o maggiore della larghezza totale del battello. Se ciò non è possibile, usare un distanziale (fig.3), onde evitare schiacciamenti del tessuto (fig.4).
Arimar declina ogni responsabilità per qualsiasi danneggiamento che dovesse verificarsi.

PERICOLO

È vietato transitare o sostare in prossimità dell'imbarcazione sospesa.

PERICOLO

Non si devono eseguire lavori né sostare all'interno dell'imbarcazione quando la stessa si trova sospesa.

ATTENZIONE

Prima dell'operazione di sollevamento, verificare che tutte le funi siano state sganciate sia dal carrello sia dal battello.

NOTA

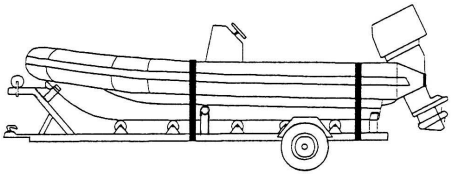
Prima della fase di carico, le posizioni delle cinghie di sospendita devono garantire il perfetto equilibrio del battello. Operazione sempre da verificare.

NOTA

L'operazione di sollevamento deve avvenire possibilmente utilizzando i punti di attacco previsti all'interno dell'imbarcazione. Solo in caso di necessità e dopo avere accertato che le cinghie siano posizionate in maniera corretta, utilizzare sistema delle braghe di sollevamento.

TRASPORTO SU CARRELLO

Il Vostro gommone può essere trasportato su carrello al traino. Fissate il tutto con cinghie “morbide” e larghe, che non danneggino il tubolare, mettendo delle protezioni tra le cinghie ed il tessuto.
Se il trasporto avviene con il copribattello inserito, questo dovrà essere fissato con estrema cura, in modo da non danneggiarsi o volare via. In caso di lunghi tragitti, fermatevi spesso e controllate.
N.B. Adattate gli appoggi del carrello alla Vostra barca; se ciò non avviene correttamente, il Vostro gommone può subire danni anche gravi. Rivolgetevi al concessionario per consigli in merito.



TRASPORTO DELL’IMBARCAZIONE CON CARENA IN VETRORESINA

PERICOLO

Leggete con attenzione il manuale d’istruzioni del carrello, in particolare per quanto riguarda la velocità massima di rimorchio e i sistemi di fissaggio dell’imbarcazione pneumatica al rimorchio stesso. Durante lunghi tragitti controllate periodicamente lo stato degli pneumatici e delle cime o fasce di fissaggio.

PERICOLO

NON usate, per nessun motivo, fasce o cime elastiche per il fissaggio dell’imbarcazione pneumatica.

3.3.8 Utilizzo dei mezzi di salvataggio

Dispositivi personali di galleggiamento/salvagente

- Ogni passeggero deve avere a disposizione un dispositivo di galleggiamento di tipo idoneo e della giusta taglia (bambini compresi).
- Ogni imbarcazione deve essere provvista di almeno un salvagente anulare di tipo approvato con cima di recupero fissata allo scafo.
- Per legge, i dispositivi di galleggiamento (se non indossati), ed i salvagente devono sempre essere accessibili. Devono essere estratti dalle custodie, preparati per essere indossati e riposti in un luogo facilmente accessibile in caso di necessità e ben segnalato.

Durante la navigazione, i dispositivi di galleggiamento non devono mai essere riposti in vani chiusi a chiave, ma in posizione di pronto utilizzo e ben indicati.

I BAMBINI e tutti coloro che non sanno nuotare devono **INDOSSARE SEMPRE** un dispositivo di galleggiamento. Controllare che i dispositivi di galleggiamento per bambini siano della misura giusta e funzionanti. In ogni caso, non esitare mai a fare indossare i dispositivi di galleggiamento a tutti coloro che si trovano a bordo ogni qualvolta le circostanze lo richiedano:

Esempio: improvviso peggioramento delle condizioni meteomarine, o per danni subiti dall'imbarcazione, ecc. ecc.
Mantenere sempre la scotta degli zatterini di salvataggio autogonfiabili attaccata allo scafo

ATTENZIONE

La pratica corretta prevede di indossare sempre e comunque il giubbotto di salvataggio, anche nel caso di nuotatori esperti. In tal caso, il giubbotto di salvataggio più adatto è quello di tipo gonfiabile con sistema di attivazione automatica poiché non preclude la libertà di movimento.

Raccomandazioni per l'uso di attrezzature di sicurezza

Come attrezzature standard di sicurezza, si consiglia di tenere a bordo i seguenti oggetti:

- Estintori antincendio (di numero e tipo corretto, ubicati in luoghi facilmente accessibili. La posizione dovrebbe essere EVIDENZIATA con l'apposito adesivo).
- Dispositivi personali di galleggiamento (cinture/giubbotti di salvataggio, uno per ogni persona trasportata).
- Salvagente anulare con cima di recupero.

NOTA

Revisionare sempre i mezzi di antincendio e quelli di salvataggio prima della loro scadenza.

NOTA

Se scaduti, danneggiati o scarichi, sostituire l'equipaggiamento antincendio e i mezzi di salvataggio con mezzi di identica o maggiore capacità.

ELENCO PRINCIPALI DOTAZIONI DI SICUREZZA

- Parabordi d'accosto, cime e ganci per imbarcazioni, mezzo marinaio.
- Segnali luminosi (di tipo per giorno e per notte, non scaduti e omologati).
- Una o più torce elettriche, meglio se di tipo stagno, con batterie di ricambio.
- Cartine geografiche riguardanti l'area di navigazione.
- Cassetta di Pronto Soccorso (non scaduta).
- Pompa di sentina ad azionamento manuale.
- Ancora adeguata e cima di misura sufficientemente lunga, per ormeggiare in sicurezza anche in condizioni meteo avverse.

Gli oggetti sopra elencati sono vivamente consigliati soltanto come raccomandazione. Consultare le Autorità competenti in merito ai requisiti di sicurezza minimi richiesti, in accordo al Regolamento di Sicurezza.
In caso di emergenza, l'efficienza del radiotelefono (se in dotazione) e dei mezzi di salvataggio (zatterini/giubbotti/razzi), se utilizzati correttamente, sono la salvezza dell'equipaggio.
È buona norma quindi istruire anche gli ospiti occasionali, onde evitare incidenti spiacevoli in caso di emergenza, azioni errate o scene di panico.
Eseguire esercitazioni per l'estinzione d'incendi, per l'uso dei mezzi di salvataggio e per il recupero di uomo in mare.
Tutto ciò Vi permetterà di gustare appieno e in sicurezza il divertimento che questa imbarcazione Vi può offrire.

3.4 Manutenzione

L'imbarcazione, per essere sicura, va innanzitutto mantenuta in piena efficienza, ossia il più possibile nel medesimo stato in cui si trovava al momento della consegna. Specialmente durante la stagione invernale o comunque durante lunghi periodi d'inutilizzo, è buona norma controllare periodicamente l'imbarcazione pneumatica.

Alcuni consigli

L'imbarcazione deve essere sicura anche in porto. È quindi buona norma verificare che i cavi di ormeggio siano sempre ben regolati e in tensione, saldamente rizzati su bitte e passacavi.
Le/a batterie/a devono sempre essere in stato di carica e i circuiti dell'impianto elettrico in stato di isolamento; il vano batterie deve essere ben areato. Controllare che non vi siano perdite nel circuito del carburante.
È consigliabile cercare di mantenere una buona aerazione interna per evitare umidità e muffe derivanti da condense, (se l'unità non è già dotata di griglie di aerazione).
Anche durante visite occasionali, è sempre opportuno verificare lo stato generale dell'imbarcazione ormeggiata, è quindi consigliabile:

- provare i motori: accertarsi che il motore non abbia perdite di carburante; verificare la funzionalità dei filtri carburante/aria.
- assicurarsi che non vi siano depositi in chiglia tali da precludere il corretto funzionamento della pompa di sentina; verificarne il funzionamento (se in dotazione).
- verificare che le guarnizioni e le chiusure dei portelli siano in buono stato (nell'eventualità, sostituirle).

Emissioni acustiche

- Verificare che non siano alterate le condizioni dello scarico e degli altri componenti meccanici, per garantire il mantenimento del livello di emissioni acustiche (rif. ISO 14509).

NOTA

La batteria, specialmente durante i mesi invernali dovrebbe essere staccata e caricata periodicamente. Ricordatevi di controllare il livello dell'acqua e di lubrificare i morsetti della batteria con un prodotto apposito.

I battelli pneumatici prodotti da “Arimar SPA” sono costruiti con materiali di prima qualità; per mantenerli efficienti è sufficiente, a fine stagione, riporli ben asciutti e puliti in ambiente secco, lontano da fonti di calore, con qualche litro d’aria all’interno dei tubolari. Quando necessario lavateli con acqua e con shampoo neutro. Le parti in legno, dopo una stagione o comunque in funzione dell’uso, devono essere controllate ed eventualmente riverniciate con vernici “marine”. Ogni 6 mesi circa controllate tutti gli scarichi a mare, controllate ed eventualmente sostituite i tappi di chiusura e le guarnizioni. Le saracinesche presenti a bordo dell’imbarcazione pneumatica devono essere azionate periodicamente per evitare bloccaggi.
Se si rendono necessari interventi di riparazione sulle parti pneumatiche, rivolgetevi al concessionario o contattate i nostri tecnici, che Vi metteranno in condizione di effettuare da Voi la riparazione con l’apposito adesivo bicomponente di facile impiego, o comunque saranno in grado di consigliarVi al meglio.

☞ *NOTA*

Le imbarcazioni pneumatiche non dovrebbero restare alla fonda per molto tempo. Per allungarne sensibilmente la durata nel tempo, occorre tirarle a secco periodicamente e verificare la carena.

! *AVVERTENZA*

Tutti gli articoli presenti sui battelli Arimar (maniglie, supporti, viterie, ecc.) sono prodotti con materiale acciaio inox, pertanto è consigliabile, dopo un uso prolungato in acqua salata, lavorarlo con un getto di acqua dolce, per mantenere il suo aspetto originario. Nel caso in cui si dovessero manifestare colorazioni anomale (similari alla ruggine), ciò è dovuto esclusivamente all’inquinamento atmosferico e marino.
È pertanto sufficiente pulirlo con prodotti specifici per acciaio inox.

! *AVVERTENZA*

Per i tubolari, evitate qualsiasi operazione di vulcanizzatori e i consigli di presunti esperti. RivolgeteVi esclusivamente a persone competenti, risolverete rapidamente i problemi evitando ulteriori danni.

AVVERTENZA

NON usate per nessun motivo idropulitrici, sopratutto ad acqua calda, per la pulizia dei tubolari. Eventualmente, l'idropulitrice può essere utilizzata per la pulizia delle parti in vetroresina, mantenendo il getto ad almeno 10/15 cm dalle parti in tessuto.

NOTA

Per le riparazioni, utilizzare esclusivamente collanti e tessuti indicati da "BRUNSWICK/Arimar SPA".

NOTA

La dotazione del kit di riparazione contiene materiale per una riparazione non definitiva, poiché gli interventi che possono essere eseguiti dalla clientela sono in genere abbastanza limitati e, per motivi sia tecnici sia pratici, gli interventi definitivi devono essere eseguiti obbligatoriamente presso centri di riparazione qualificati.

Per conoscere il centro d'assistenza più vicino a voi, visitare il sito web
http://www.brunswick-marine.com

NOTA

Le imbarcazioni pneumatiche generalmente non devono essere tenute ormeggiate per lunghi periodi.
È buona norma pulire periodicamente le carene ed eventualmente proteggere le parti in vetroresina con antivegetativa, avendo cura di evitare il contatto con parti in tessuto.

Come mantenere sempre pulito ed efficiente il vostro battello

È buona norma proteggerlo con l'apposito copri-imbarcazione pneumatica, che potrete acquistare dal Vostro concessionario. L'applicazione di cere o prodotti ravvivanti o siliconici, in alcuni casi, può danneggiare l'imbarcazione pneumatica stessa, oltre a rendere più difficili gli interventi di riparazione, per cui prima di applicarne è bene informarsi sulla compatibilità del prodotto dal concessionario o interpellando l'assistenza tecnica Arimar.

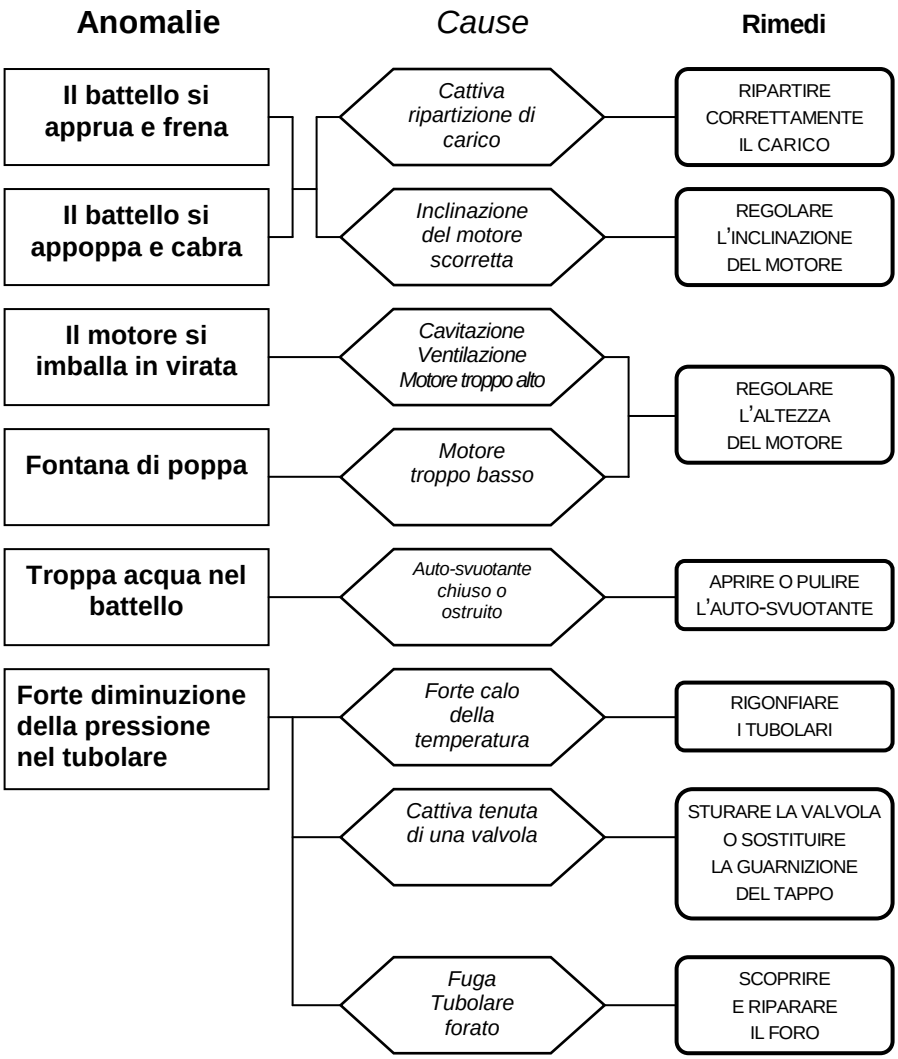
AVVERTENZA

Evitate alla Vostra imbarcazione pneumatica contatti con materiali che la possano macchiare o intaccare, come cime ruvide e colorate, teli colorati, alcuni tipi di gomme, ecc…
Non usate mai solventi quali acetone, trielina, metiletilchetone, benzina, ecc..

NOTA

È disponibile una serie di prodotti per la cura e la manutenzione dei battelli; richiedeteli presso il Vostro rivenditore di fiducia.

3.5 Anomalie e Rimedi


Anomalie
Cause
Rimedi
Il battello si apprua e frena
Il battello si appoppa e cabra
Il motore si imballa in virata
Fontana di poppa
Troppa acqua nel battello
Forte diminuzione della pressione nel tubolare
Cattiva ripartizione di carico
Inclinazione del motore scorretta
Cavitazione Ventilazione Motore troppo alto
Motore troppo basso
Auto-svuotante chiuso o ostruito
Forte calo della temperatura
Cattiva tenuta di una valvola
Fuga Tubolare forato
RIPARTIRE CORRETTAMENTE IL CARICO
REGOLARE L'INCLINAZIONE DEL MOTORE
REGOLARE L'ALTEZZA DEL MOTORE
APRIRE O PULIRE L'AUTO-SVUOTANTE
RIGONFIARE I TUBOLARI
STURARE LA VALVOLA O SOSTITUIRE LA GUARNIZIONE DEL TAPPO
SCOPRIRE E RIPARARE IL FORO

4 Garanzia e Assistenza

4.1 Condizioni generali di garanzia

I battelli VALIANT, utilizzati unicamente per utilizzo diportistico e non professionale, sono garantiti dalla data di vendita per un periodo di:
- Due anni su difetti di fabbricazione o lavorazione dell'imbarcazione o suoi componenti
- Cinque anni su difetti riguardanti le principali termo-saldature della parte pneumatica, in accordo agli standard ISO6185.
- La suddetta copertura di garanzia è ritenuta valida se l'imbarcazione è sottoposta a controllo entro 24 mesi dalla data di vendita da un centro assistenza ufficiale VALIANT.

Ogni difetto di lavorazione sarà riparato in garanzia. Manutenzione, trasporti e danni derivati dall'uso saranno a carico dell'utilizzatore.

NOTA

Il Vostro battello è fornito di **documento di garanzia** su cui vi preghiamo di apportare l'indicazione del modello e del numero di serie.

Il documento contiene inoltre alcune informazioni necessarie per la convalida della garanzia.

Vi preghiamo di completarlo e di spedirlo all'indirizzo indicato..

4.1.2 Restrizioni

La presente garanzia non s'intende valida:

1. Se il battello è stato venduto in una nazione in cui non è presente un centro distribuzione e assistenza autorizzato
2. Se la garanzia non è stata registrata su Extranet da un concessionario autorizzato entro 30 giorni dalla data di vendita.
3. Se le informazioni relative alla Registrazione della Garanzia o la Targhetta di Identificazione dell'imbarcazione sono state modificate in qualsiasi modo.
4. In caso di danni all'imbarcazione dovuti a negligenza, cattivo utilizzo, mancanza di manutenzione o pressione di gonfiaggio non corretta.
5. Se l'imbarcazione non è utilizzata in ambito diportistico.
6. In caso di sinistri dovuti a urti, forature, logorio, agenti chimici, etc.
7. In caso di cambiamenti strutturali apportati all'imbarcazione, errato montaggio del motore, inappropriata potenza motore installata, errata scelta dell'altezza gambo motore.
8. In caso di danni minori causati a carena, coperta e specchio di poppa come:

- danni minori al gelcoat, crepe, sporgenze o rientranze
- deperimento o cambiamento del colore dovuto all'esposizione alla luce o al contatto con ambiente/agente contaminante o aggressivo

9. In caso di riparazioni effettuate da centro assistenza non autorizzato oppure effettuate con parti di ricambio VALIANT non originali.
10. Se il controllo obbligatorio all'imbarcazione, da effettuarsi entro i 24 mesi dalla data di vendita, e gli interventi consigliati non sono stati eseguiti.
11. Se l'imbarcazione viene venduta dal primo acquirente ad una terza parte.

ATTENZIONE

Il vostro battello è stato progettato in conformità con la normativa vigente e per l'utilizzazione specifica.
Qualsiasi modifica, trasformazione o sovralimentazione attuata allo scopo di modificare le prestazioni comporterà un serio rischio per l'utilizzatore e l'annullamento della garanzia.

NOTA

Le riparazioni a titolo di garanzia verranno effettuate esclusivamente dalla nostra rete di punti di garanzia ufficiale.

4.2 Servizio assistenza

La nostra rete di assistenza assicura un servizio efficace, mettendo la propria competenza al vostro servizio per consigliarvi e garantendo una perfetta manutenzione e impeccabili riparazioni.

NOTA

Per l'elenco dei nostri centri di assistenza consultare il nostro sito web:

http://www.brunswick-marine.com

alla pagina "Rete concessionari".

4.3 Note